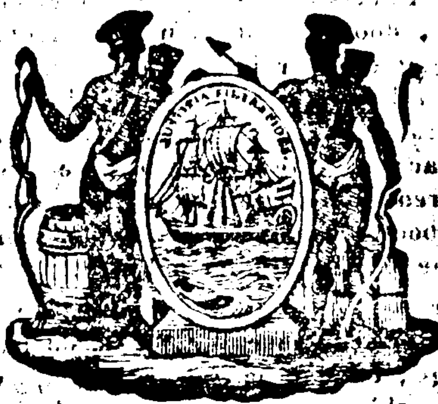
No. 38. Dingsdag, 29 Maart. Ao. 1853.



SURINAAMSCHE COURANT EN GOUVERNEMENTS ADVERTENTIE BLAD.

Gouvernements – Secretarie.

Paramaribo, den 23 Maart 1853.

Bij Gouvernements-resolutie van den 22n. dezer maand No. 385, is, onder de nadere goedkeuring des Konings, aan den Heer J. Helb, *Kolonialen Ontvanger en Betaalmeester*, provisioneel belast met de functien van *Administrateur van Financien*, op het daartoe door hem gedaan verzoek, *eervol* ontslag en *pensioen* verleend, in te gaan met 1o. April e. k., zijnde daarbij tevens bepaald, dat de heer A. A. Th. de Man, benoemd *Administrateur van Financien*, als zoodanig met evengemelden datum zal in functien treden.

De Gouvernements-Secretaris,
A. KIKKERT SCHOTBORGH.

Gouvernements – Secretarie.

Paramaribo, den 25 Maart 1853.

Bij Gouvernements-resolutie van den 24n. dezer Maand No. 394, zijn, onder de nadere goedkeuring des Konings, benoemd:

1o. *Op het Bureau van den Administrateur van Financien:*
Tot *Hoofd-Kommies*, de heer C. E. Hoemann, tot dusverre 1e. Assistent bij den Kolonialen Ontvanger en Betaalmeester.

2o. Tot *Kolonialen Ontvanger en Betaalmeester*, de Heer A. Wildeboer, tevens Commissaris en Secretaris der Bank, en

3o. Tot *Hoofd Assistent op het kantoor van den Kolonialen Ontvanger en Betaalmeester*, de Heer J. Ellis, tevens Secretaris bij het Collegie van Commissarissen voor het Departement der *Onbeheerde Boedels*, een en ander integaan met 1o. April e. k.

De Gouvernements-Secretaris,
A. KIKKERT SCHOTBORGH.

Gouvernements - Secretarie.

Paramaribo, den 25 Maart 1853.

Bij Gouvernements-resolutie van den 23n. dezer maand No. 391, is, onder de nadere goedkeuring des Konings, aan den Heer J. G. Meurs, op het daartoe door hem gedaan verzoek, *eervol* ontslag verleend als 1e. Luitenant bij het Bataillon Schutterij van *Paramaribo.*

De Gouvernements-Secretaris,
A. KIKKERT SCHOTBORGH.

De Gouvernements-Secretaris, belast met de administratie van het Etablissement *Batavia*, als daartoe geautoriseerd door Zijne Excellentie den Gouverneur zal, onder de nadere goedkeuring van het Bestuur, aan den minst inschrijvende aanbesteden, de levering van diverse artikelen ten behoeve van het Etablissement voormeld; de bus der inschrijvingbilletten zal op de Gouvernements Secretarie, alwaar eene specifieke lijst dier benoodigdheden is aangeplakt, geligt worden op Zaturdag den 9 April e. k. des middags ten 12 ure, zullende de monsters mede aldaar, voor of uiterlijk op den 7 dierzelfde maand, moeten bezorgd worden.

Paramaribo, den 25 Maart 1853.

De Gouvernements-Secretaris voornoemd,
A. KIKKERT SCHOTBORGH.

Burgerlijke Stand.

Paramaribo, den 27 Maart 1853.

Op den den 18 Maart 1853 zijn in ondertrouw opgenomen

Elias Mathias Bau, weduwenaar van Dorothea Jacoba Hoch, en

Johanna Sophia Louise Geisler, weduwe van Johannis Christian Bau.

De Adjunct Ambtenaar van den Burgerlijken Stand,
H. J. RAATGEVER.

Tweede afkondiging.

Politie.

Gedurende de afgeloopene week, is bij de Politie opgaaf gedaan, dat zich uit de stad en hare omstreken verwijderd hebben:

1o. Op den 19den Maart ll. de slaaf *Christiaan*, aankomende H. Stenhuijs Jr.

2o. Idem, de slaaf *Adriaan*, aankomende M. P. Kuen.

3o. Op den 21sten, de slaaf *Marius*, aankomende J. H. C. Wolff.

4o. Op den 22sten, de slavin *Semica*, aankomende J. Robinson.

5o. Op den 23sten, de slavin *Truitje*, aankomende G. A. Park,

terwijl van de opgegevene bij vorige aankondiging nog afwezig zijn:

1o. De slaven *Jacob*, *Laurens*, *Present* en *Jacob*, aankomende de wed. H. J. Braam, doch werkende op de plant. *Montresor.*

2o. De slaaf *Buonaparte*, aankomende den Boedel D. B. de Mesquita.

Elk en een iegelijk wordt ernstig aangemaand, om voorzeide slaven niet optehouden, te huisvesten of voor zich te doen arbeiden, daar men zich door zoodanige handelwijze zou blootstellen aan de straffen bij de Publicatie van 5 Februarij 1834, G. B. No. 1 vastgesteld.

Paramaribo, den 25 Maart 1853.

De Procureur Generaal,
J. Æ. LISMAN.

Transporten.

Den 22 Maart 1853. Johannis Helb aan A. Fronin, van de *helft* in het Huis en Erf, aan de *Hofstraat*, N. W. La. E No. 170 O. W. La. D No. 755.

Den 25sten. Anton Adolf Gehrels, aan H. G. Beverlij, van de Plant. *Tourtonne* c. a. aan de *Boomkreek.*

Paramaribo, den 25 Maart 1853.

De waarnemende Griffier bij het Geregtshof,
[4329] MARTINI VAN GEFFEN.

De Commissaris en Secretaris der P. W. I. Bank zal op den 10 Mei e. k. door den Vendumeester J. F. Favereij in het openbaar doen verkoopen, den grond *L'HERMITAGE*, gelegen aan de *Wanica Straat* in de nabijheid van den post *Poelepantje*; zijnde dezelve zeer geschikt voor kost en kweek.

Paramaribo, den 25 Maart, 1853.

De Commissaris en Secretaris voornoemd,
A. WILDEBOER.

Sequesters

van de Plantaadje *Caledonia* ½ aandeel, bieden bij inschrijving, *tegen KONTANTE BETALING*, te koop aan:

34 balen *Kakao*,

Liggende ter Landswaag.

De inschrijvings billetten zullen tot Woensdag den 30 dezer, des morgens ten 9 ure, ter Griffie van het Geregtshof aangenomen en geopend worden ten overstaan van den Heer Gecommitteerde tot de zaken van Curatele en Sequestratie.

Het hoogste bod goedgekeurd wordende zal de Kakao onmiddellijk na de toewijzing in ontvang moeten genomen worden.

Voor iedere ledige baal zal de kooper *f* 1.10 moeten restitueren. (4709)

Paramaribo, den 27 Maart 1853.

Omwentelingen in de Scheepvaart.

Zeilschepen—Stoombooten—Luchtschepen.

(*Vervolg en slot van ons vorig No.*)

Nederland bepaalde zich tot nu toe het meest bij de vierde van de hiervoren genoemde vaartuigen, en bleef in de stoomvaart te veel achter. Mag zij hierin werkeloos blijven, als b. v. alleen aan de Clyde van 1850 — 1852 niet minder dan *twee honderd en zeven en veertig stoombooten* van stapel liepen en als ook Noord Amerika 's jaarlijks honderde booten naar zee zendt? Als toch twee rijken, zoo als Engeland en Noord Amerika, hunne krachten zoo in stoom leggen, dan zal dat wel geene geheel valsche berekening zijn. En hoe grooten prijs stelt de Oostenrijksche Lloyd op de stoomvaart!

Het is de pligt der pers, om op de teekenen des tijds te wijzen en over de worsteling in

handel, scheepvaart en nijverheid, in haar geheelen omvang, een ruimen blik te werpen.

Tegenbedenkingen mogen haar daarvan niet terughouden, die ze oppert maakt zich ook verdienstelijk jegens het algemeen. Daardoor toch komt het onderwerp van behandeling in kringen van wijder omvang en ten slotte treedt het goede, houdbare, in een woord, het practische, in het volle licht.

In de meeste zeehavens, waar belangrijke scheepstimmerwerven zijn, is thans de aandacht bijzonder op schroefstoombooten gevestigd. Der Bremer reederij werd het gedurig door de pers herinnerd, dat zij nieuwe communicatiemiddelen, bij de oude die zij heeft, behoort te voegen en men wijst haar op het plan van Liverpool om schroefstoombooten naar de haven Broke te zenden en de landverhuizers van daar naar Engeland te brengen! Men wijst er haar op, dat de schroefstoombooten goede rekening geven, niet duur zijn en 's jaarlijks van Bremen naar Noord-Amerika minstens 5 reizen maken en tusschen 4 a 500 passagiers herbergen kunnen.

Onlangs werd gewag gemaakt van de belangrijkheid van de walvischvangst der Amerikanen en de opmerking gemaakt, dat de Engelschen zeer naijverig werden over de uitbreiding daaraan door hunne ondernemende en daarom gevreesde concurrenten op zee, gegeven. Die naijver deed al spoedig op een middel denken, om het walvisch-terrein niet geheel prijs te geven en zij vonden het, althans meenen het gevonden te hebben, in de — *schroefstoombooten*. Daarvan belooft men zich voor walvischvangst bijzondere voordeelen. Spoediger en zekerder zal men zich met zulke booten op de beste, zij het dan ook de gevaarlijkste plaatsen wagen, en den korten tijd tot de vangst gegund, ten nutte kunnen maken.

Eindelijk willen wij hier nog spreken van het *door heete lucht voortgestuwde schip*, of zoo als men het kortheidshalve noemt, het *calorische* of *luchtschip*. Zoo ver de stoomboot het zeilschip achter zich liet, zoo ver zal de eerste uit het gezigt geraken als het luchtschip zijne plaats onder de zee-vaartuigen inneemt. Dit moet echter den bouw van schroefstoombooten, nu nog niet in den weg staan. Het zal toch jaren aanhouden, eer het luchtschip zijne deugdelijkheid zóó overtuigend bewees, dat het met goed gevolg tegen de honderde stoombooten de waterbaan kan klieven en in dat geval zelfs hebben de booten al hunne waarde nog niet verloren.

Menigeen schudt welligt het hoofd over deze nieuwe uitvinding, maar de toekomst kon wel eens leeren, dat men haar, even als zoo vele andere uitvindingen, bij de geboorte, veel te weinig beteekenend achtte. Professor Stein te Kiel, sprak onlangs een hoogst gunstig oordeel uit over *Prehn's* calorische machine, of het bedoelde luchtschip, en die geleerde is waarlijk geen markschreeuwer. Ook *Hunt*, de scherpzinnige Amerikaan, beschrijft en prijst eene dergelijke calorische machine van Ericson, nadat hij haar had zien werken.

Vier cilinders, ieder van 13 voet in doorsnede, staan in ééne rij in de kiel en onder ieder een kleinen haard, die slechts weinig kolen behoeft. Verder maakt ieder cilinderpaar eene machine uit, die met de andere kan verbonden worden om de vereischte kracht voort te brengen. In die cilinders stoomt de door de haarden verwarmde lucht aan en af, en die lucht vervangt de werking van den stoom.

Was deze nieuwe uitvinding niet practisch goed, dan zou de heer *Hunt* zich wel gewacht hebben van zich zoo bepaald ten haren gunste te verklaren. Immers, hij zeide met betrekking tot den stoom, » Slechts kort, heeft hij zijne geweldige kracht getoond. De negentiende eeuw zag hem in zijne kindsheid en naauwelijks was de eerste helft dier eeuw voorbijgegaan, of hij had reeds de mannelijke sterkte. In deze spanne tijds, heeft hij aan de geschiedenis der menschheid een nieuw karakter gegeven en eene grootsche taak vervuld. *Maar, nu ook, is zijn einde daar; de roeping van den stoom is ten einde!* Was hij een nuttige slaaf, gevaarlijk was hij tevens.

De Amerikaan schetst vervolgens al de onheilen, door stoombooten aangerigt, en voert aan, dat op zeer lange zeereizen stoombooten geen rekening geven, wijl de plaats, door den grooten kolenvoorraad geëischt, alsmede de machines, te weinig ruimte voor vrachtgoederen overlaten. Immers, eene Collin's stoomboot verteert op eene reis van 3000 Engelsche mijlen 1000 ton kolen.

Vervolgens ontwikkelt hij de voordeelen der calorische machine en hij doet dat als ooggetuige, en daarna bespreekt hij eene kleine luchtmachine van 5 paardenkracht, door Ericson in 1833 reeds te Londen vervaardigd. Gedurende de negentien volgende jaren heeft genoemde Ericson, met opoffering van geld en tijd, aan de meerdere volmaking van die machine gearbeid.

Hunt, die, zoo als wij reeds zeiden, niets heeft van een dweeper in materiele zaken en tot een der meest prozaische menschen der beide werelddeelen behoort, verklaart als zijne overtuiging, dat die machine *eene revolutie in den wereldhandel zal te weeg brengen.* Zij behoeft weinig kolen en is volstrekt niet gevaarlijk. Als men haar achteloos behandelt, is daarvan geen erger gevolg te vreezen, dan dat zij bij gebrek aan warmte blijft stilstaan.

De calorische machine van 60 paardenkracht, die hij onafgebroken zag werken, had in 24 uren slechts 960 ponden steenkolen verbruikt. Is het vuur aan het branden, dan werkt de machine nog 3 uur zonder nieuwen toevoer van brandstof, en is het vuur geheel weggenomen, dan blijft zij nog een geheel uur voortwerken.

De wereld zal in blijde opgetogenheid staan over deze machine, die in grootsche resultaten door geene andere uitvinding wordt geëvenaard. Merkwaardig en van groote waarde is de electrische telegraaf, maar in practisch gewigt en beteekenis zal zij verre bij deze beweegbare kracht achter staan. De mensch is nog niet in staat, om den invloed te berekenen, dien deze uitvinding op den maatschappelijken toestand en, vóór alles, op den handel zal uitoefenen. Welhaast zal zij op de zeeën hare proef doen en op den oceaan des handels sterke arme en regterhand zijn, want met volle zekerheid durft men aannemen, dat een schip van 2000 tonnen en voorzien van Ericson'sche machines, voor de vaart van St. Francisco naar China en terug, minder koolen noodig heeft, dan thans eene stoomboot voor eene gewone reis over den Atlantischen oceaan."

Te New-York ligt op de werf des heeren Perrins, Patterson en Slack een schip van 2200 tonnen, voor eene Ericson'sche machine, hetwelk gebouwd wordt voor de heeren Hogg en Delamater. Het dek daarvan is niet afgebroken en loopt over het geheel vaartuig heen. Ook heeft het inwendig eene geheel bijzondere bouworde. De machine bevindt zich in het midden en in eene verticale kast, die 76 voet lang en slechts 18 voet breed is, zoodat aan beide zijden ruimte genoeg blijft voor kajuiten, doorgangen, enz. Ook de berging voor vrachtgoederen loopt onafgebroken door het geheele schip en is alleen op de plaatsen, waar de machines zich bevinden, iets enger. Een schoorsteen, als onnoodig, heeft men niet. Eene korte pijp doet dezelfde dienst. Van damp of rook heeft men geen hinder. Integendeel, de machine zuivert de lucht, wijl zij daarvan elk uur eene hoeveelheid van 68 tonnen gewigt aan lucht tot zich trekt, dat is: zij brengt in 60 minuten 2,056,320 kubiek voet lucht in circulatie.

En daar de machine zich door groote eenvoudigheid aanbeveelt en weinig kosten vereischt, zoo heeft men ook minder werktuigkundigen en stookers noodig. Met een vierde van het personeel van eene even groote stoomboot zou in de dienst behoorlijk voorzien zijn. Zij bespaart alzoo menschen en arbeidsloon. Dat zijn inderdaad belangrijke voordeelen en de Amerikaan is daaromtrent nooit onverschillig.

(*Overgenomen.*)

Burgerlijke Stand.

Van den 21sten tot den 26 Maart zijn alhier ingeschreven, als overleden:

Den 21sten, Frits van Epse; 26 jaren.— Idem, Tillij Gregorij, 61 jaren.— Den 22n., Alexander Mang, 28 jaren.— Idem, Francois Andreas Remkum, 48 jaren.— Den 23n. de Gepasporteerde Guide Gijs, . . . jaren— Den 24sten, Geertruida Gerhardina van Pardo, 22 jaren.

Scheepvaart.

BINNENGEKOMEN.

Den 27sten dezer, de Nd. Am. bark Cuba, kapt. Cole, van Gloucester.

UITGEKLAARD.

Den 25sten dezer, de Eng. schoener Corsair, kapt. N. J. Veseij, naar Demerarij, lading: 56 vaten en 30 blomvaten Suiker 81923 pond, 40 balen schoone Katoen 13595 ponden voor Exportatie 100 vaten Meel en uit het Entrepot 75 foode keldeis Genever.

Den 27sten, de Eng. schoener Scallop, kapt. Th. Carter, naar Demerarij, lading: 30 vaten Suiker 34650 pond, 17 puncheons Melassie 1743 gallons, 100 Z. M. Kazen, 49 vaatjes Boter, benevens de voor Exportatie aangebragte 149 vaten Blom.

Schepen in Lading.

Naar Amsterdam.

Wilhelmina, kapt. Wendomeijer, adres bij C. J. Leijsnen.— Sluit ultimo dezer.

Anna, kapt. J. Hilbrands, adres bij M. D. Huidekoper.— Sluit 8 April e. k.

Maria Johanna, kapt. Schaap, adres bij C. J. Leijsnen.— Sluit 12 April e. k.

Juno, kapt J. A. de Lang, adres bij Gisius en Co. — Sluit 15 April e. k.

Wilhelmina Frederika, kapt. H. C. van der Veer, adres bij Gisius en Co.

Jan Visser, kapt. J. A. Driest, adres bij A. Hewitt.

Louisa Christina, kapt. L. C. Peters, adres bij H. Degenhard.

Cuba, kapt. Janzen, adres bij Gisius en Co.

Thetis, kapt. Kleindert, adres bij Gisius en Co.

Zeester, kapt. J. Nenneboog, adres bij H. C. Levij.

Gedrukt bij J. C. MULLER Az.